

Beoordeling varianten VO-fase 1 Oost-West as			
Beoordeling: Lengtracé	Tracédeel A.Krijtsstraat / Brug. Bickerstraat		
Beoordelingscriteria	Variant 1 Vrije baan	Variant 2 Meerijden	Opmerking
Ruimtelijke effecten	-	0	
Beschikbare ruimte voor kwaliteitsimpuls Mate waarin ruimte over blijft na inpassing van auto/tram/bus voor andere functies (groen, water, verblijfsruimte) en langzaam verkeer en de overige ambities uit het ambitiedocument en de bewonersinspraakrondes	-	0	Vrije baan betekend geen ruimte voor inpassing van een kwalitieve wandelpromenade.
Behoud/versterking groenstructuur Mate waarin de bestaande groenstructuur behouden kan blijven/versterkt kan worden	-	+	Vrije baan betekend het verplaatsen of verwijderen van de bomen aan de zuidzijde van de Hartveldseweg
Hinder omwonenden Mate van geluidhinder en verslechtering luchtkwaliteit	0	0	Geen verschil tov huidige situatie
Autoverkeer	+	0	
Doorstroming autoverkeer Doorstroming in zowel O-W als N-Z richting	++	+	Vrije baan geeft een betere doorstroming voor de auto's, doordat het autoverkeer 'ontvlochten' wordt van de tram.
Parkeren Effecten op de parkeercapaciteit bij de gekozen variant	0	0	Geen verschil tov huidige situatie
Bereikbaarheid economische functies Ontsluiting van commerciële functies, mogelijkheid voor laden en lossen	0	0	Geen verschil tov huidige situatie
Uitvalroutes hulpdiensten Effect op aanrijtijden	+	0	Vrije baan geeft een mogelijkheid voor hulpdiensten om over de vrije trambaan aan te rijden.
Langzaam verkeer	-/0	0	
Fietsverbinding O-W Doorstroming en veiligheid voor fietsers op Oost-West verbinding	0	0	Geen verschil tov huidige situatie
Oversteekbaarheid fietser en voetgangers Veilige oversteken voor langzaam verkeer in zowel O-W als N-Z richting met voldoende opstelruimte	-	0	Vrije baan heeft een breder profiel, waardoor de oversteek langer is.
Openbaar vervoer	+	+	
Doorstroming Tram / Bus Doorstroming tramlijn 9 (gemiddelde snelheid) Doorstroming buslijn 44 Opstel mogelijkheden voor tram en bus bij halte	++	+	Vrije baan geeft een betere doorstroming voor de tram, doordat tram 'ontvlochten' wordt van het autoverkeer. Bij meerijden heeft de tram een vrije baan in westelijke richting, dit levert een verbetering op in de doorstroming tov de huidige situatie.
Flexibiliteit / toekomstbestendig Mogelijkheid om in te spelen op nieuwe buslijnen Mogelijkheid om doortrekking te realiseren	0	0	Geen verschil tov huidige situatie
Betrouwbaarheid Mate van vrije ligging Mogelijke conflicten met andere modaliteiten	++	+	Meerijden levert een mindere betrouwbaarheid op ivm het rechtsafvak bij de Diemerbrug. Dit rechtsafvak kan 'volstromen' en hierdoor de tram blokkeren.
Reizigersgemak Kwaliteit overstap tram/bus Ligging halte tov verzorgingsgebied (omliggende woonbuurten) Comfort in het OV voertuig	+	+	In beide varianten neemt het reizigersgemak toe.
Financiën	-	0	
Onderhoud gemeente Onderhouds- en vervangingskosten van de openbare ruimte.	-	0	Vrije baan heeft een breder profiel, dit betekend meer asfalt en hierdoor hogere onderhoudskosten voor de gemeente.
Onderhoud derden (Dienst Metro) Onderhouds- en vervangingskosten van de tramrails en bovenleiding	0	-	Meerijden geeft meer slijtage op de tramrails, dit betekend hogere onderhoudskosten voor Dienst Metro.
Aanlegkosten De hoogte van de aanleg kosten bij de gekozen variant	-	+	Vrije baan heeft een breder profiel, dit betekend meer asfalt en hierdoor hogere aanlegkosten

Beoordeling varianten VO-fase 1 Oost-West as			
Beoordeling: Lengtetracé	Tracédeel Brug. Bickerstraat / P. Bernhardlaan		
Beoordelingscriteria	Variant 1 Vrije baan	Variant 2 Meerijden	Opmerking
Ruimtelijke effecten	-	+	
Beschikbare ruimte voor kwaliteitsimpuls Mate waarin ruimte over blijft na inpassing van auto/tram/bus voor andere functies (groen, water, verblijfsruimte) en langzaam verkeer en de overige ambities uit het ambitiedocument en de bewonersinspraakronde	--	+	Vrije baan betekend geen ruimte voor inpassing van een kwalitatieve wandelpromenade.
Behoud/versterking groenstructuur Mate waarin de bestaande groenstructuur behouden kan blijven/versterkt kan worden	-	+	Vrije baan betekend het verplaatsen of verwijderen van de bomen aan de zuidzijde van de Muiderstraatweg
Hinder omwonenden Mate van geluidhinder en verslechtering luchtkwaliteit	0	0	Geen verschil tov huidige situatie
Autoverkeer	+/-	0	
Doorstroming autoverkeer Doorstroming in zowel O-W als N-Z richting	++	+	Vrije baan geeft een betere doorstroming voor de auto's, doordat het autoverkeer 'ontvlochten' wordt van de tram.
Parkeren Effecten op de parkeercapaciteit bij de gekozen variant	-	-	In beide varianten komen de parkeerplaatsen ten zuiden van de Muiderstraatweg te vervallen.
Bereikbaarheid economische functies Ontsluiting van commerciële functies, mogelijkheid voor laden en lossen	0	0	Geen verschil tov huidige situatie
Uitvalroutes hulpdiensten Effect op aanrijtijden	+	0	Vrije baan geeft een mogelijkheid voor hulpdiensten om over de vrije trambaan aan te rijden.
Langzaam verkeer	0/-	+/-	
Fietsverbinding O-W Doorstroming en veiligheid voor fietsers op Oost-West verbinding	0	0	Geen verschil tov huidige situatie
Oversteekbaarheid fietser en voetgangers Veilige oversteken voor langzaam verkeer in zowel O-W als N-Z richting met voldoende opstelruimte	-	+	Vrije baan heeft een breder profiel, waardoor de oversteek langer is.
Openbaar vervoer	+	+	
Doorstroming Tram / Bus Doorstroming tramlijn 9 (gemiddelde snelheid) Doorstroming buslijn 44 Opstel mogelijkheden voor tram en bus bij halte	++	+	Vrije baan geeft een betere doorstroming voor de tram, doordat tram 'ontvlochten' wordt van het autoverkeer. Bij meerijden heeft de tram een vrije baan in westelijke richting, dit levert een verbetering op in de doorstroming tov de huidige situatie.
Flexibiliteit / toekomstbestendig Mogelijkheid om in te spelen op nieuwe buslijnen Mogelijkheid om doortrekking te realiseren	0	0	Geen verschil tov huidige situatie
Betrouwbaarheid Mate van vrije ligging Mogelijke conflicten met andere modaliteiten	++	+	Meerijden levert een mindere betrouwbaarheid op ivm het vollopen bij het opstelvak van de kruising Bernhardlaan.
Reizigersgemak Kwaliteit overstap tram/bus Ligging halte tov verzorgingsgebied (omliggende woonbuurten) Comfort in het OV voertuig	+	+	In beide varianten neemt het reizigersgemak toe.
Financiën	-	0	
Onderhoud gemeente Onderhouds- en vervangingskosten van de openbare ruimte.	-	0	Vrije baan heeft een breder profiel, dit betekend meer asfalt en hierdoor hogere onderhoudskosten voor de gemeente.
Onderhoud derden (Dienst Metro) Onderhouds- en vervangingskosten van de tramrails en bovenleiding	0	-	Meerijden geeft meer slijtage op de tramrails, dit betekend hogere onderhoudskosten voor Dienst Metro.
Aanlegkosten De hoogte van de aanleg kosten bij de gekozen variant	-	+	Vrije baan heeft een breder profiel, dit betekend meer asfalt en hierdoor hogere aanlegkosten

Beoordeling varianten VO-fase 1 Oost-West as					
Beoordeling: Kruispuntoplossing	Kruispunt Hartveldseweg / A. Krijtsstraat				
Beoordelingscriteria	Variant 1 Haltes westzijde	Variant 2 Haltes vóór kruising	Variant 3 Haltes na kruising	Variant 4 Haltes oostzijde	Opmerking
Ruimtelijke effecten	0	0	--	--	
Beschikbare ruimte voor kwaliteitsimpuls Mate waarin ruimte over blijft na inpassing van auto/tram/bus voor andere functies (groen, water, verblijfsruimte) en langzaam verkeer en de overige ambities uit het ambitiedocument en de bewonerspraakrondes	0	0	--	--	Variant 3 en 4 hebben als groot nadeel dat het wegprofiel opschuift naar zuidelijk richting en hiermee blijft te zeer weinig ruimte over een kwalitatieve inpassing van de overig ruimte.
Behoud/versterking groenstructuur Mate waarin de bestaande groenstructuur behouden kan blijven/versterkt kan worden	0	0	--	--	Variant 3 en 4 hebben als groot nadeel dat het wegprofiel opschuift naar zuidelijk richting en hiermee de groenstructuur op dit deel komt te vervallen.
Hinder omwonenden Mate van geluidhinder en verslechtering luchtkwaliteit	0	0	0	0	Geen verschil tov huidige situatie
Autoverkeer	0	0	0	0	
Doorstroming autoverkeer Doorstroming in zowel O-W als N-Z richting	0	0	0	0	Geen verschil tov huidige situatie
Parkeren Effecten op de parkeercapaciteit bij de gekozen variant	0	0	0	0	Geen verschil tov huidige situatie
Bereikbaarheid economische functies Ontsluiting van commerciële functies, mogelijkheid voor laden en lossen	0	0	0	0	Geen verschil tov huidige situatie
Uitvalroutes hulpdiensten Effect op aanrijtijden	0	0	0	0	Geen verschil tov huidige situatie
Langzaam verkeer	+	+	--	--	
Fietsverbinding O-W Doorstroming en veiligheid voor fietsers op Oost-West verbinding	+	+	--	--	Variant 3 en 4 hebben als groot nadeel dat er aan de zuidzijde van de kruising weinig ruimte overblijft voor de inpassing van een goede fiets- en voetgangersoversteek. Mate name de opstelruimte in de zuidoost hoek wordt als een groot bezwaar gezien. Dit belemmert ook de doorstroming voor de fietsers in O-W richting
Oversteekbaarheid fietser en voetgangers Veilige oversteken voor langzaam verkeer in zowel O-W als N-Z richting met voldoende opstelruimte	+	+	--	--	zie vorig argument
Openbaar vervoer	0	0	+	+	
Doorstroming Tram / Bus Doorstroming tramlijn 9 (gemiddelde snelheid) Doorstroming buslijn 44 Opstel mogelijkheden voor tram en bus bij halte	0	-	+	0	Voor de doorstroming heeft variant 3 het beste resultaat doordat de tram/bus prioriteit krijgt bij de VRI en de haltes na het kruispunt liggen. Variant 2 heeft hierdoor een mindere beoordeling. Noot: wanneer op het tracédeel gekozen wordt voor de variant meerijden, dan wordt de beoordeling voor variant 2 positiever en variant 3 negatiever. Dit komt doordat in de regeling van de VRI de tram/bus prioriteit krijgen bij het verlaten van de halte en daarmee het passeren van de kruising en hierdoor niet in conflict komen met het invoegend autoverkeer.
Flexibiliteit / toekomstbestendig Mogelijkheid om in te spelen op nieuwe buslijnen Mogelijkheid om doortrekking te realiseren	0	0	0	0	Geen verschil tov huidige situatie
Betrouwbaarheid Mate van vrije ligging Mogelijke conflicten met andere modaliteiten	0	-	+	+	Voor de betrouwbaarheid hebben variant 3 en 4 het beste resultaat doordat de tram/bus prioriteit krijgt bij de VRI en de haltes na het kruispunt liggen. Variant 2 heeft hierdoor een mindere beoordeling. Noot: wanneer op het tracédeel gekozen wordt voor de variant meerijden, dan wordt de beoordeling voor variant 2 positiever en de varianten 3 en 4 negatiever. Dit komt doordat in de regeling van de VRI de tram/bus prioriteit krijgen bij het verlaten van de halte en daarmee het passeren van de kruising en hierdoor niet in conflict komen met het invoegend autoverkeer.
Reizigersgemak Kwaliteit overstap tram/bus Ligging halte tov verzorgingsgebied (omliggende woonbuurten) Comfort in het OV voertuig	0	+	+	++	De beoordeling reizigersgemak wordt voornamelijk uit de ligging van de haltes. Hoe meer de halte in oostelijke richting ligt, hoe beter d ligging voor het verzorgingsgebied is.
Financiën	0	0	-	-	
Onderhoud gemeente Onderhouds- en vervangingskosten van de openbare ruimte.	0	0	-	-	Kruising variant 3 en 4 hebben een groter oppervlakte aan verharding (asfalt) dan de huidige situatie, hierdoor zijn de onderhoudskosten voor de gemeente hoger.
Onderhoud derden (Dienst Metro) Onderhouds- en vervangingskosten van de tramrails en bovenleiding	0	0	0	0	Geen verschil in onderhoudskosten
Aanlegkosten De hoogte van de aanleg kosten bij de gekozen variant	0	0	-	-	Kruising variant 3 en 4 hebben een groter oppervlakte aan verharding (asfalt) dan de huidige situatie, hierdoor zijn de aanlegkosten hoger.

Beoordeling varianten VO-fase 1 Oost-West as			
Beoordeling: Kruispuntoplossing		Kruispunt Hartveldseweg / Burg. Bickerstraat	
Beoordelingscriteria	Variant 1 Haltes oostzijde	Variant 2 Haltes vóór kruising	Opmerking
Ruimtelijke effecten	-	-	
Beschikbare ruimte voor kwaliteitsimpuls Mate waarin ruimte over blijft na inpassing van auto/tram/bus voor andere functies (groen, water, verblijfsruimte) en langzaam verkeer en de overige ambities uit het ambitiedocument en de bewonerspraakkrondes	-	0	Variant 1 hebben als groot nadeel dat het wegprofiel opschuift naar zuidelijk richting en hiermee blijft te zeer weinig ruimte over een kwalitatieve inpassing van de overig ruimte.
Behoud/versterking groenstructuur Mate waarin de bestaande groenstructuur behouden kan blijven/versterkt kan worden	-	-	Beide varianten hebben als nadeel dat het wegprofiel opschuift naar zuidelijk richting en hiermee de groenstructuur op dit deel komt te vervallen / moeilijker inpasbaar is.
Hinder omwonenden Mate van geluidhinder en verslechtering luchtkwaliteit	-	-	Doordat er een grotere slinger in het spoor komt bij beide varianten neemt het geluid/trilling toe.
Autoverkeer	0	0	
Doorstroming autoverkeer Doorstroming in zowel O-W als N-Z richting	0	0	Noot: wanneer op het tracédeel gekozen wordt voor de variant meerijden, dan wordt de beoordeling voor variant 1 negatiever. Dit komt doordat in de tram/bus in conflict kunnen komen met het autoverkeer bij het verlaten van de halte.
Parkeren Effecten op de parkeer capaciteit bij de gekozen variant	0	0	Geen verschil tov huidige situatie
Bereikbaarheid economische functies Ontsluiting van commerciële functies, mogelijkheid voor laden en lossen	0	0	Geen verschil tov huidige situatie
Uitvalroutes hulpdiensten Effect op aanrijtijden	0	0	Geen verschil tov huidige situatie
Langzaam verkeer	0	+ / 0	
Fietsverbinding O-W Doorstroming en veiligheid voor fietsers op Oost-West verbinding	-	0	Variant 1 heeft als nadeel dat er aan de zuidzijde van de kruising weinig ruimte overblijft voor de inpassing van een goede fiets- en voetgangersoversteek. Mate name de opstelruimte in de zuidoost hoek wordt als een groot bezwaar gezien. Dit belemmert ook de doorstroming voor de fietsers in O-W richting
Oversteekbaarheid fietser en voetgangers Veilige oversteken voor langzaam verkeer in zowel O-W als N-Z richting met voldoende opstelruimte	+	+	In beide varianten worden bredere en meer steunpunten ingepast.
Openbaar vervoer	+	0/-	
Doorstroming Tram / Bus Doorstroming tramlijn 9 (gemiddelde snelheid) Doorstroming buslijn 44 Opstel mogelijkheden voor tram en bus bij halte	+	--	Voor de doorstroming heeft variant 1 het beste resultaat doordat de tram/bus prioriteit krijgt bij de VRI en in westelijke richting de halte na het kruispunt ligt. Variant 2 heeft hierdoor een mindere beoordeling. Noot: wanneer op het tracédeel gekozen wordt voor de variant meerijden, dan wordt de beoordeling voor variant 2 positiever en variant 1 negatiever. Dit komt doordat in de regeling van de VRI de tram/bus prioriteit krijgen bij het verlaten van de halte en daarmee het passeren van de kruising en hierdoor niet in conflict komen met het invoegend autoverkeer.
Flexibiliteit / toekomstbestendig Mogelijkheid om in te spelen op nieuwe buslijnen Mogelijkheid om doortrekking te realiseren	+	0	Variant 1 maakt een overstap mogelijk tussen tram 9 en bus 44.
Betrouwbaarheid Mate van vrije ligging Mogelijke conflicten met andere modaliteiten	+	-	Voor de betrouwbaarheid heeft variant 1 het beste resultaat doordat de tram/bus prioriteit krijgt bij de VRI en in westelijke richting de halte na het kruispunt ligt. Variant 2 heeft hierdoor een mindere beoordeling. Noot: wanneer op het tracédeel gekozen wordt voor de variant meerijden, dan wordt de beoordeling voor variant 2 positiever en variant 1 negatiever. Dit komt doordat in de regeling van de VRI de tram/bus prioriteit krijgen bij het verlaten van de halte en daarmee het passeren van de kruising en hierdoor niet in conflict komen met het invoegend autoverkeer.
Reizigersgemak Kwaliteit overstap tram/bus Ligging halte tov verzorgingsgebied (omliggende woonbuurten) Comfort in het OV voertuig	++	+	Variant 1 maakt een overstap mogelijk tussen tram 9 en bus 44. In beide varianten liggen de haltes gunstiger tov de verzorgingsgebieden in Diemen Zuid en Centrum.
Financiën	-	0	
Onderhoud gemeente Onderhouds- en vervangingskosten van de openbare ruimte.	-	0	Kruising variant 1 heeft een groter oppervlakte aan verharding (asfalt) dan de huidige situatie, hierdoor zijn de onderhoudskosten voor de gemeente hoger.
Onderhoud derden (Dienst Metro) Onderhouds- en vervangingskosten van de tramrails en bovenleiding	-	-	Tov de huidige situatie komen er in beide varianten een grotere 'slinger' in het spoor ivm de inpassing van de haltes. Noot: Na een optimalisatie van de spoorligging kan variant 2 positiever uitpakken.
Aanlegkosten De hoogte van de aanleg kosten bij de gekozen variant	-	0	Kruising variant 1 heeft een groter oppervlakte aan verharding (asfalt) dan de huidige situatie, hierdoor zijn de aanlegkosten hoger.

Beoordeling varianten VO-fase 1 Oost-West as			
Beoordeling: Kruispuntoplossing		Kruispunt Muiderstraatweg / P. Bernhardlaan	
Beoordelingscriteria	Variant 1 VRI	Variant 2 Rotonde	Opmerking
Ruimtelijke effecten	--	-	
Beschikbare ruimte voor kwaliteitsimpuls			VRI heeft meer ruimte nodig aan alle zijde van het kruispunt. Dit houdt in dat aan de zuidzijde de kadeconstructie aangepast moet worden, aan de oostzijde dat er meer grond van de huidige kinderboerderij gebruikt wordt en aan de noordzijde dat de trottoir/groenstrook-zone thv cafe de Herberg gebruikt wordt. IN de rotonde variant is dit in mindere mate aan de orde.
Mate waarin ruimte over blijft na inpassing van auto/tram/bus voor andere functies (groen, water, verblijfsruimte) en langzaam verkeer en de overige ambities uit het ambitiedocument en de bewonersinspraakrondes	--	-	
Behoud/versterking groenstructuur			Bij beide varianten moeten er bomen verplaatst/verwijderd worden, bij de rotonde variant speelt dit in mindere mate.
Mate waarin de bestaande groenstructuur behouden kan blijven/versterkt kan worden	--	-	
Hinder omwonenden			Een VRI tov het huidige ongeregelde kruispunt betekent meer geluid door optrekkende voertuigen
Mate van geluidhinder en verslechtering luchtkwaliteit	--	-	
Autoverkeer	0	0	
Doorstroming autoverkeer			Rotonde zorgt voor een vloeiendere afwikkeling van het autoverkeer.
Doorstroming in zowel O-W als N-Z richting	+	++	
Parkeren			In beide varianten komen er parkeerplaatsen ten zuiden van de Muiderstraatweg te vervallen.
Effecten op de parkeercapaciteit bij de gekozen variant	-	-	
Bereikbaarheid economische functies			Geen verschil tov huidige situatie
Ontsluiting van commerciële functies, mogelijkheid voor laden en lossen	0	0	
Uitvalroutes hulpdiensten			Een VRI geeft prioriteit aan de hulpdiensten wanneer deze gebruik maken van de trambaan. Een rotonde heeft tov de huidige situatie een obstakel in de uitvalroute.
Effect op aanrijtijden	+	-	
Langzaam verkeer	0	+ / 0	
Fietsverbinding O-W			Ten opzichte van de huidige situatie zal de doorstroming verminderen, maar de betrouwbaarheid verbeteren. Balans: geen wijziging tov huidige situatie
Doorstroming en veiligheid voor fietsers op Oost-West verbinding	0	0	
Oversteekbaarheid fietser en voetgangers			
Veilige oversteken voor langzaam verkeer in zowel O-W als N-Z richting met voldoende opstelruimte	0	+	
Openbaar vervoer	+	0	
Doorstroming Tram / Bus			Bij een VRI-geregeld kruispunt is het mogelijk om de bus met prioriteit door de regeling te leiden, dat verbetert de doorstroming tov de huidige situatie. Voor de bus is een rotonde een obstakel in de doorstroming.
Doorstroming tramlijn 9 (gemiddelde snelheid)	+	-	
Doorstroming buslijn 44			
Opstel mogelijkheden voor tram en bus bij halte			
Flexibiliteit / toekomstbestendig			Geen verschil tov huidige situatie
Mogelijkheid om in te spelen op nieuwe buslijnen	0	0	
Mogelijkheid om doortrekking te realiseren			
Betrouwbaarheid			Bij een VRI-geregeld kruispunt is het mogelijk om de bus met prioriteit door de regeling te leiden, dat verbetert de betrouwbaarheid tov de huidige situatie. Door de vloeiende afwikkeling van het verkeer bij een rotonde levert de rotonde-variant ook een betere betrouwbaarheid voor het openbaar vervoer tov de huidige situatie.
Mate van vrije ligging	++	+	
Mogelijke conflicten met andere modaliteiten			
Reizigersgemak			Rotonde geeft minder reizigersgemak tov de huidige situatie door de draai die de bus moet maken
Kwaliteit overstap tram/bus	+	-	
Ligging halte tov verzorgingsgebied (omliggende woonbuurten)			
Comfort in het OV voertuig			
Financiën	-	-	
Onderhoud gemeente			Geen verschil in onderhoudskosten, wel hogere onderhoudskosten dan de huidige situatie.
Onderhouds- en vervangingskosten van de openbare ruimte.	-	-	
Onderhoud derden (Dienst Metro)			Geen verschil in onderhoudskosten
Onderhouds- en vervangingskosten van de tramrails en bovenleiding	0	0	
Aanlegkosten			Een VRI geregeld kruispunt neemt meer ruimte in beslag dan het huidige kruispunt, waardoor een groot deel van de damwand verplaatst moet worden. Daarnaast levert de aanschaf van de totale installatie ook hogere aanlegkosten op.
De hoogte van de aanleg kosten bij de gekozen variant	--	-	